

# THE GREEN

Testo di Lorenzo Rinaldi  
Foto di Matteo Boem



**Nasce dall'esperienza dell'officina berlinese Biker Schmiede, questa drag bike motorizzata Yamaha che dell'originale XV 1600 Wild Star mantiene solo il propulsore e parte del telaio, mentre la carrozzeria finemente aerografata è frutto di un lavoro artigianale durato parecchie ore e completato da una ricca lista di accessori di alta qualità**

I customizzatori più esigenti, quando preparano una special partendo da una metric giapponese, molto spesso preferiscono iniziare il lavoro da zero, creando loro stessi il telaio e la carrozzeria che avvolgeranno il propulsore, il quale rimane l'unico elemento originale della moto, viste le ottime qualità che da sempre hanno i bicilindrici nipponici. Della moto originale, infatti, resta solitamente ben poco, questo non perché gli elementi originali siano di scarsa qualità, ma piuttosto perché c'è la volontà da parte del costruttore di realizzare qualcosa che sia partorito interamente dalla sua mente, senza dunque utilizzare componenti della carrozzeria o della ciclistica preesistenti. È quello che ha fatto Volker Löhning, titolare della Biker Schmiede di Berlino, insieme al suo team, quando ha deciso di realizzare la Green Fire partendo da una delle prime Yamaha Wild Star 1600 realizzate dalla Casa di Iwata, risalente alla fine de-



# FIRE





Il motivo realizzato con la cesellatura del metallo è l'elemento comune di molti particolari, come ad esempio le pedane

gli anni Novanta. In questo caso però il telaio non è stato completamente "archiviato" ma, visto che l'esigenza era quella di costruire una drag bike, è stato profondamente modificato. L'elemento che è rimasto invece completamente originale è, ovviamente, il propulsore bicilindrico di 1602 cc. Rispetto ai conosciuti motori giapponesi, quello della Wild Star presenta alcune differenze anomale, che lo rendono gradevole anche da chi di solito storce il naso di fronte ai bicilindrici jap; si tratta, infatti, di un'unità composta da due cilindri a V inclinati di 48°, con alesaggio e corsa rispettivamente di 95 e 113 mm, alimentazione a carburatore Mikuni di 40 mm, raffreddamento ad aria, lubrificazione a carter secco con serbatoio separato e distribuzione ad aste e bilancieri, come sui motori made in USA, anziché con la lubrificazione a carter umido e il solito monocamma in testa, mentre le teste sono a 4 valvole, come sui propulsori più spinti, invece che due. Sviluppa una potenza massima di oltre 60 cavalli a 4000 giri e una coppia massima che supera i 130 Nm, erogati a soli 2250 giri, un motore dunque adatto al "cruising" quotidiano, in virtù della sua eccellente elasticità, ma anche a spingere una drag bike senza troppe velleità sportive, che punta tutto sull'aspetto esteriore e sulla facilità d'uso, proprio come la Green Fire berlinese. Delle 240 ore occorse per realizzare questa moto, ben 60 sono state spese dietro alle modifiche ciclistiche: il telaio originale è stato dunque modificato in "drag style" tagliando e saldando i tubi, senza imbullona-

re nessuna parte, e collegando il tutto a un nuovo forcellone TTS a due sottili bracci, più lungo di 5 cm rispetto all'originale, che cela al suo interno la batteria e che oscilla per mezzo di un raffinato sistema ammortizzante Air Ride della Tricky Air. Il forcellone abbraccia ora un largo cerchio TTS di 10.5x18", "rivestito" da un massiccio e ben ribassato pneumatico Metzeler Marathon XXL di ben 300 mm di larghezza. Nuova anche, all'avantreno, la forcella SJP con steli di 41 mm e corsa abbondante di 150 mm, alloggiata su piastre della stessa ditta olandese, alla cui estremità inferiore troviamo un cerchio Thunderbike, anch'esso di dimensioni piuttosto generose (4x18") con uno pneumatico di 140 mm. Dopo queste modifiche l'interasse di questa drag bike passa dai 1.685 mm originari agli attuali 1.770. L'impianto frenante è sempre fornito dalla tedesca Thunderbike e si compone di un "tris" di superbi dischi azionati da pinze SJP, oltre che di tubazioni aeronautiche BF Goodridge. Una volta costituito lo scheletro della Green Fire, la carrozzeria è tutta frutto dell'abilità artigianale degli esperti dell'officina tedesca, che hanno infatti realizzato i parafanghi, entrambi di dimensioni piuttosto contenute, caratteristica che contribuisce a donare alla moto un aspetto "leggero", mentre il serbatoio proviene dal catalogo Custom Chrome, ma è stato sapientemente stretchato per inte-

grarsi perfettamente con il gruppo sottosella-parafango senza soluzione di continuità, contribuendo anch'esso ad "allungare" visivamente le forme della Green Fire. La sella invece, posta a soli 550 mm da terra (contro gli originali 710), è rivestita in morbida pelle, ampia e suddivisa in due sezioni, in modo da sostenere comodamente anche i lati del guidatore, mentre il serbatoio dell'olio Thunderbike trova posto tradizionalmente sotto il sellino, posizione che, unitamente alla carrozzeria minimale, ha fatto optare per il collocamento della batteria nel forcellone. Il nome Green Fire non è stato dato a caso e, infatti, tutta la carrozzeria è stata verniciata e aerografata dagli artisti tedeschi della Only Handmade Custom Part con un motivo di sfumature verdi su base nera. La descrizione dell'opera è ancora lontana dalla sua conclusione, visto che mancano all'appello i numerosi dettagli che spesso fanno la differenza, soprattutto quando, come in questo caso, molti di essi sono stati verniciati a polvere nera o rivestiti in preziosa ceramica. Tra gli accessori troviamo, difatti, un immancabile manubrio V-Bar della V-Team del diametro di 30 mm, con manopole RST finemente lavorate e specchietti OMP. L'impianto d'illuminazione è invece costituito da un faro anteriore Kodlin e da un fanale posteriore, alloggiato sul porta targa laterale (entrambi realizza-



ti direttamente dalla Biker Schmiede), che utilizza la tecnologia a led, la stessa utilizzata anche per le micro frecce Kellermann. Il motore è stato impreziosito con una cover copri accensione a forma di asso di picche e, sul lato opposto, da un filtro aria Forcewinder a "camino" con cover realizzata da Thunderbike e anch'essa aerografata, ma anche da un impianto di scarico artigianale composto da due semplici tubi bruniti con terminali paralleli. Meritano un'attenzione particolare alcuni dettagli come le pedane, che riprendono il disegno della lavorazione visto sulle manopole, o finezze come l'asta di rinvio del cavo della frizione anch'essa finemente lavorata. Nonostante queste preziose particolarità, la

Green Fire rimane una moto da ammirare ma che può essere usata con disinvoltura, o quasi. La sua attitudine stradale è sottolineata anche da rifiniture come le pedane del passeggero retrattili, anche se a dire il vero la sistemazione del secondo è poco più che di fortuna, ma fa piacere notare come anche su questa tipologia di moto venga data la possibilità, per lo meno sulla carta, di trasportare un'occasionale compagna di viaggio e, grazie a un motore affidabile, di percorrere tanti chilometri in assoluta tranquillità. Infine si riscontra piacevolmente anche un seppur leggero risparmio di peso, che passa appunto dai 307 kg della Wild Star agli attuali 295 della Green Fire.



## Scheda Tecnica

### GENERALITÀ

**Nome della moto:** Green Fire; **marca:** Yamaha; **modello:** XV1600A Wild Star; **anno d'immatricolazione:** 1998; **costruttore:** Biker Schmiede, Hamburger Str. 87 - 12623 Berlin Mahlsdorf (D), tel. +49 (0)30 56290853, fax +49 (0)30 56290854, www.biker-schmiede.de; **anno e tempo di lav.:** 2008, 6 mesi, 240 ore

### MOTORE

**Cilindrata:** 1.602 cm<sup>3</sup> (95 x 113 mm); **rapp. di compressione:** 8,3:1; **raffredd.:** ad aria; **blocco motore:** originale; **cilindri:** 2 a V di 48°, originali; **albero motore, pistoni:** originali; **distribuz.:** OHV con albero a camme nel basamento, 4 valvole per cilindro; **albero a camme, testate, valvole:** originali; **lubrificaz.:** a carter secco, capacità serbatoio olio 5 litri; **accensione:** TCI elettronica; **alimentaz.:** carburatore Mikuni BSR40 Ø 40 mm; **aspiraz.:** filtro aria Forcewinder con cover Thunderbike (www.thunderbike.de); **imp. di scarico:** Biker Schmiede; **potenza max:** 46,3 kW (63 CV) a 4000 giri; **coppia max:** 134 Nm (13,7 Kg/m) a 2250 giri

### TRASMISSIONE

**Primaria:** a ingranaggi; **secondaria:** a cinghia con puleggia Thunderbike; **cambio:** a 5 rapporti; **frizione:** multidisco in bagno d'olio

### CICLISTICA

**Telaio:** originale modificato Biker Schmiede; **anno di costruzione:** 1998; **modifiche:** in stile Drag Style; **forcellone:** TTS (www.wheelspoint.de) modificato Biker Schmiede; **forcella:** SJP (www.sjp-engineering.nl) modificata Biker Schmiede; **piastre:** SJP modificate Biker Schmiede; **diametro steli:** 41 mm; **corsa:** 150 mm; **ammortizzatore:** Tricky Air (www.trickyair.com) Air Ride System; **cerchio ant.:** Thunderbike 4x18"; **pneum. ant.:** Metzeler ME 880 Marathon 140/70 R18; **freno ant.:** doppio disco Thunderbike con pinze SJP; **cerchio post.:** TTS 10.5x18"; **pneum. post.:** Metzeler ME880 Marathon XXL 300/35 VR18; **freno post.:** disco Thunderbike con pinza SJP; **altri particolari:** tubazioni freno BF Goodridge

### ACCESSORI E PARTI SPECIALI

**Manubrio:** V-Team (www.v-team.de) Ø 30 mm; **manopole:** RST; **specchietti:** OMP; **faro:** Kodlin; **luce post.:** Biker Schmiede a led; **portatarga:** Biker Schmiede; **paraf. ant. e post.:** Biker Schmiede; **strumentaz.:** Biker Schmiede; **pedane:** ant. RST, post. Biker Schmiede; **serbatoio:** Custom Chrome stretchato Biker Schmiede; **sella, imp. elettrico:** Biker Schmiede; **frecce:** Kellermann led micro; **serbatoio olio:** Thunderbike, lucidato Biker Schmiede, **altro:** numerosi particolari verniciati a polvere nera e rivestiti in ceramica

### FINITURE

**Verniciatura:** René, Sven; **colore:** verde/nero; **aerografie:** Only Handmade Custom Part (www.true-fire.de); **cromatura e lucidatura:** Biker Schmiede

